

| Referanse | | | | Endring | Konsekvens for bruker |
|-----------|-----------|-------|------|---|--|
| Bok | Kap | Avsn. | Side | | |
| 530, 531 | 1, 2 og 3 | | | De tre innledende kapitlene har opphørt til fordel for fellesdelen JD501 for alle fag. | Mer oversiktlig regelverk |
| 530 | 4 | 2 | 3 | Ny definisjon av nominell aksellast | Klargjør bedre hvilke forutsetninger som ligger til grunn i tabell for maks aksellast/hastighet |
| 530 | 4 | 2 | 3 | Ny tabell for hastigheter og aksellaster hvor egne grenser for motorvognssett er tatt med i tabellen | Tabellen gjenspeiler bedre hva den enkelte overbygningsklasse er dimensjonert for uavhengig av andre begrensninger |
| 530 | 4 | 2 | 3 | Fotnote vedr. gamle malmvogner på Ofotbanen er fjernet | Tabellen gjenspeiler bedre hva den enkelte overbygningsklasse er dimensjonert for uavhengig av andre begrensninger |
| 530 | 4 | 2 | 3 | Hastighet for personvogner og motorvognsett på overbygningsklasse "Ofotbanen" er endret | Grenser i tabell for maks aksellast/hastighet har nå bedre samsvar med hvilke belastninger overbygningsklassen er dimensjonert for, uavhengig av andre begrensninger |
| 530 | 4 | 2 | 4 | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 5 | 3.3.1 | | Nytt underavsnitt 3.3.1.1 for <i>skilting</i> av bestemmende fall/stigning. | Skiltet er beskrevet i JD515 kap. 5, men plassering trasémessig er hermed bedre presisert. |
| 530 | 5 | 6&7 | | Avsnittene omfatter plattformer og spornummerering og er flyttet til nytt kapittel 14: "Plattformer og spor på stasjoner" | Lettere tilgjengelighet til regler for plattformer |
| 530 | 6 | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 6.a | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 6.b | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 6.d | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 6.f | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 6.c | 16 | 20 | Rettelse i tekst under svilletegning fra "Brusville 95 er identisk med....." til "Brusville 97 er identisk med....." | Teksten er nå korrekt |
| 530 | 6.d | 2.2 | 10 | Rettelse i tegningsnummer for isolator | |
| 530 | 6 | 3.3 | 7 | Navn på skinnekvaliteter er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinnekvaliteter er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 6 | 3.3 | 7 | Skinnekvalitet R350HT eller 370LHT spesifisert for baner med maks. aksellast > 24t uavhengig av kurveradius | Hardere skinnekvaliteter må velges på høyhastighetsbaner uansett kurveradius. (for øvrig i tråd med gj. praksis) |
| 530 | 6 | 5.3.1 | 18 | Feil navn på Pandrol fjær til "Railfree" befestigelse rettet | |
| 530 | 7 | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 7.a | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 7 | 8.2 | 10 | Hastighetsbegrensning for fjærtunge/fjærskinnnetunge er fjernet | Unødvendig hastighetsbegrensning fjernet |

| Referanse | | | | Endring | Konsekvens for bruker |
|-----------|------|-------|------|---|---|
| Bok | Kap | Avsn. | Side | | |
| 530 | 7 | 8.4 | 10 | Hastighetsbegrensning for spv med direkte låsing og direkte deteksjon er fjernet | Unødvendig hastighetsbegrensning fjernet |
| 530 | 7 | 8.5 | 10 | Hastighetsbegrensning for spv med sentralstilt sikring er fjernet | Unødvendig hastighetsbegrensning fjernet |
| 530 | 9.a | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 9 | 2 | 3 | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 11 | | | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 530 | 14 | | | Nytt kapittel som omfatter plattformer og spornummerering, tidligere ligget under kapittel 5: "Sporets trase" | |
| 530 | 14.a | | | Nytt vedlegg med detaljert beskrivelse av sikkerhetssonens utforming i tre mulige bredder | Klare retningslinjer for utforming av sikkerhetssone |
| 530 | 14 | 2.1 | | Utypering av nyere krav om hensyn til når avstanden tog – plattform kan bli stor | Tydligere krav, med forslag til kompensierende tiltak (Tidl. 6.1 i kap. 5) |
| 530 | 14 | 2.2.1 | | Nytt avsnitt med åpning for korte plattformer som betjener avgrensede togslag | Unngår dispensasjonsrunde ved god sikkerhetsdokumentasjon |
| 530 | 14 | 2.5.1 | | Presisering og <i>standardisering</i> av sikkerhetssonens utforming, differensiert som hhv. normale - og minstekrav | Mindre frihet ved utforming av sikkerhetssonen på nye plattformer/plattformer som skal rustes opp, men enhetlig utforming på sikt. (Tidl. 6.5.1 i kap. 5) |
| 531 | 4 | 2 | 3 | Ny tabell for hastigheter og aksellaster hvor egne grenser for motorvognssett er tatt med i tabellen | Tabellen gjenspeiler bedre hva den enkelte overbygningssklasse er dimensjonert for uavhengig av andre begrensninger |
| 531 | 4 | 2 | 4 | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 531 | 4 | 4 | 6 | Krav til innhold av sluttdokumentasjon er flyttet fra tidl. Kap. 2 til kap. 4 | |
| 531 | 6 | | | Navn på skinnesegkvaliteter er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 531 | 6.c | | | Arbeidsanvisningen er utvidet med ny sveisemetode - HPW | Arbeidsprosess for ny sveisemetode – HPW er tilgjengelig |
| 531 | 6.c | 1.3 | 4 | Tabell 6.c.2 er utvidet med ny skinnesegkvalitet – 370LHT | Viser hvordan ny skinnesegkvalitet merkes/identifiseres |
| 531 | 6.c | 1.6 | 5 | Krav til kontrollintervall for reduksjonsventil og linjal er endret | Lengre tid mellom hver kontroll av reduksjonsventil og linjal |
| 531 | 6.d | 2 | 3 | Ny prosedyrespesifikasjon for sveisemetoden HPW | Sveiseprosedyre for HPW er tilgjengelig |
| 531 | 6.c | 2.1 | 6 | Tabell 6.c.2 er utvidet med ny skinnesegkvalitet – 370LHT | Beskriver valg av tilsatsmateriale for ny skinnesegkvalitet – 370LHT |
| 531 | 6 | 2.5 | 3 | Tabell 6.1 er utvidet med ny skinnesegkvalitet – 370LHT | Viser hvordan ny skinnesegkvalitet merkes/identifiseres |
| 531 | 6 | 3.1.4 | 5 | Nytt avsnitt hvor krav til maks trafikkbelastning mellom grovsliping og finsliping av skjotsveis i trafikkert spor er innført | Finsliping må utføres innen gitt trafikkbelastning for å hindre overbelastning av sveis og øvrig sporkomponenter |
| 531 | 6.e | 3.5 | 5 | Nytt avsnitt med beskr. av spesialutstyr for ny sveisemetode - HPW | Utstyr for HPW sveisemetode er tilgjengelig |

| Referanse | | | | Endring | Konsekvens for bruker |
|-----------|------|-------|------|---|--|
| Bok | Kap | Avsn. | Side | | |
| 531 | 6.p | 5.2.1 | 10 | Prøveemne for sveiseprøve påleggsveising er endret | Sveiseprøven er harmonisert med sveiseprøve som anvendes i Banverket og Bane Danmark |
| 531 | 6.c | 5.6 | 16 | Krav til maks trafikkbelastning mellom grovsliping og finsliping av skjøtsveis i trafikkert spor er innført | Finsliping må utføres innen gitt trafikkbelastning for å hindre overbelastning av sveis og øvrig sporkomponenter |
| 531 | 6.e | 8 | 10 | Tabell 6.e.5 er utvidet med former for ny sveisemetode – HPW | Former for HPW er tilgjengelig |
| 531 | 7.a | | | Min mål for minste avstand fraliggende tungespiss – stokkskinne er endret | Nye mål er tilpasset nye sporvekseltypen |
| 531 | 7 | 4.1 | 8 | Min mål for minste avstand fraliggende tungespiss – stokkskinne er endret | Nye mål er tilpasset nye sporvekseltypen |
| 532 | 11e | | | Navn på skinneprofiler og skinneskinnet er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler og skinneskinnet er nå iht EN 13674-1 |
| 532 | 4 | 2 | 3 | Ny tabell for hastigheter og aksellaster hvor egne grenser for motorvognssett er tatt med i tabellen | Tabellen gjenspeiler bedre hva den enkelte overbygningsklasse er dimensjonert for uavhengig av andre begrensninger |
| 532 | 4 | 2 | 4 | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 532 | 4.b | | | "Sikkerhetsmerking" for en del arbeidsrutiner er endret etter subjektive vurderinger. For sporveksler er flere arbeidsrutiner slått sammen til en | Arbeidsrutinene har bedre brukervennlighet |
| 532 | 7 | 2 | 3 | Navn på skinneprofiler er endret til nye betegnelser iht EN 13674-1 | Navn på skinneprofiler er nå iht EN 13674-1 |
| 532 | 7 | 2 | 3 | I tabell 7.1 er slitasjegrenser for skinnprofil 60E1 (UIC60) tilføyd | Tabellen gir slitasjegrenser for profil 60E1 som er tatt i bruk på Ofofbanen |
| 532 | 7 | 2 | 3 | Nye slitasjegrenser for Ofofbanen basert på 30t aksellast tilføyd | Reduserte slitasjegrenser på Ofofbanen når 30t trafikk starter. Det presiseres at nåværende grenser gjelder inntil 30t vogner tas i bruk. |
| 532 | 7.a | 2 | | Tilføyd krav om at hele skinnelengden skal skiftes ut ved utbedring av vertikale langsgående sprekker | Hele skinnelengden (ikke bare selve feilutbredelsen) skal skiftes ut ved vertikale langsgående sprekker |
| 532 | 7 | 5.2 | 6 | Tilføyd krav om at hele skinnelengden skal skiftes ut ved utbedring av vertikale langsgående sprekker | Hele skinnelengden (ikke bare selve feilutbredelsen) skal skiftes ut ved vertikale langsgående sprekker |
| 532 | 11.f | 1.1 | 2 | Presisering av at overgang kjørekant/kjøreflate på mangankryss skal avrundes til spesifisert radius ved preventiv sliping av skinneskinnet | Overgang kjørekant/kjøreflate på mangankryss skal avrundes slik at kontaktpenninger reduseres og faren for kontaktutmattingssprekker reduseres i dette området |
| 532 | 11.f | 2.3 | | Presisering av at overgang kjørekant/kjøreflate på mangankryss skal avrundes til spesifisert radius ved korrektivt vedlikehold av skinneskinnet | Overgang kjørekant/kjøreflate på mangankryss skal avrundes slik at kontaktpenninger reduseres og faren for kontaktutmattingssprekker reduseres i dette området |
| 532 | 11.g | 2.3 | 4 | Prøveemne for sveiseprøve påleggsveising er endret | Sveiseprøven er harmonisert med sveiseprøve som anvendes i Banverket og Bane Danmark |

| Referanse | | | | Endring | Konsekvens for bruker |
|-----------|------|-------|------|--|---|
| Bok | Kap | Avsn. | Side | | |
| 532 | 11.e | 4.6 | 17 | Presisering av at overgang kjørekant/kjøreflate på mangankryss skal avrundes til spesifisert radius | Overgang kjørekant/kjøreflate på mangankryss skal avrundes slik at kontaktspenninger reduseres og faren for kontaktutmattingssprekker reduseres i dette området |
| 532 | 11.e | 6 | 20 | Nytt avsnitt som beskriver maler for mangakryss | Maler for mangankryss er nå tilgjengelig for geometrikontroll av kryssene |
| 532 | 13 | 3 | | Utdyping/presisering av toleranser på sporgeometriparametre, samt målemetoder | Presiseringene skal gjøre det mulig å skjelne mellom målevognsrelaterte toleranser og størrelser som kan kontrolleres manuelt. |
| 532 | 13 | 3.2.2 | 10 | <i>Sikkerhetsgrensen</i> for vindskjevhet på 9 m basis er kraftig skjerpet i hht. ORE55, rp.8 (hensyn til avsporingsfare for toakslede vogner i overgangskurver) for kurver med radius krappere enn 275 m. | <i>Umiddelbare</i> kontrollmålinger og evt. påfølgende tiltak skal skje ut fra en lavere toleranse. |
| 532 | 13 | 5.2 | | <i>Vedlikeholdsgrensene</i> for K-tallet er skjerpet, samtidig med at <i>inngrepskriteriene</i> for justering er tidsmessig økt for et mer langsiktig vedlikehold for bedre sporkvalitet | Strekningene som må kartlegge/overvåkes ifm. målevognskjøring blir lengre. |